Die Todesfahrt der BERLIN

Im Orkan gingen vier Mann über Bord

Aus Niederdeutsches Heimatblatt, Nr.837, September 2019, von Harald Focke

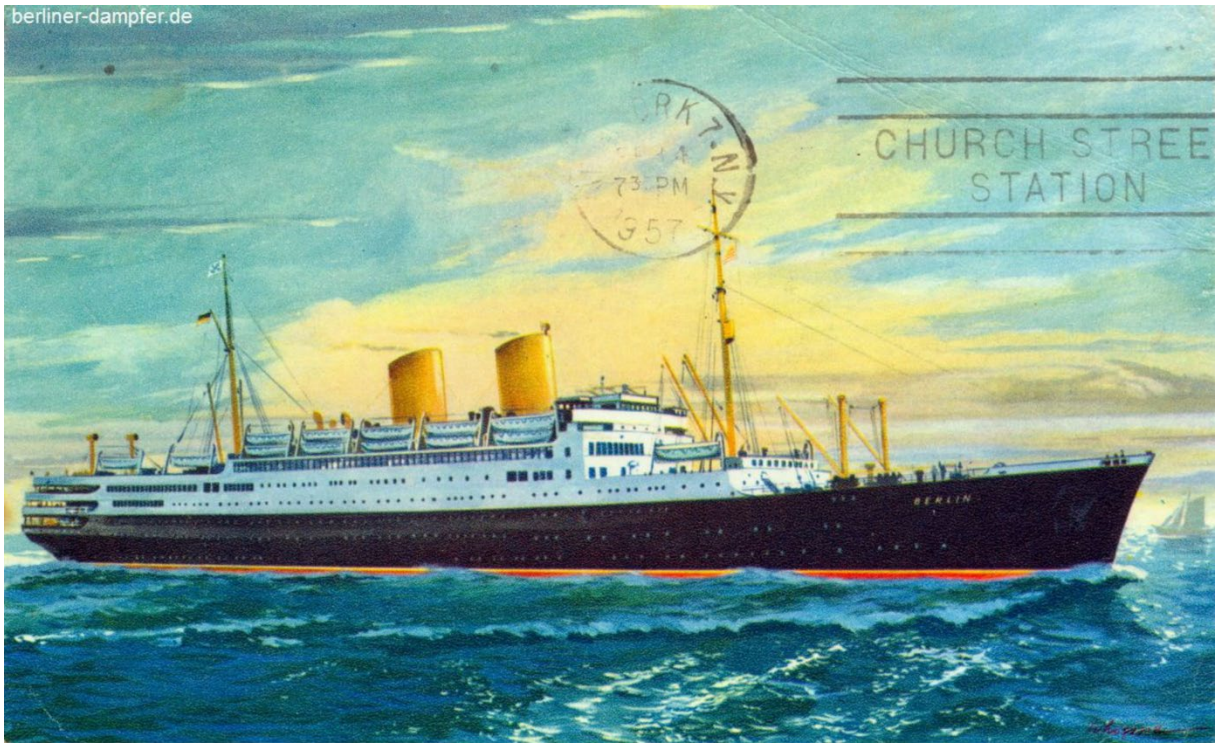
Auf dem Nordatlantik zieht weit draußen ein Sturm auf, als die BERLIN des Norddeutschen Lloyd am 24. März 1959 die Columbuskaje mit dem Ziel New York verlässt. Die Überfahrt kann ungemütlich werden, vielleicht sogar gefährlich. Das weiß Vertretungskapitän Fritz Leusner. Noch ahnt er nicht, dass er in den nächsten Tagen sein ganzes Können brauchen wird - mehr als auf jeder Fahrt zuvor. Als Leitender Offizier steht ihm Ernst Hankiewicz zur Seite.

Die BERLIN ist bei weitem nicht ausgebucht: Nur 520 Passagiere fahren mit. Über 450 Betten bleiben leer. Kurz zuvor hat die AMERICA der United States Lines Bremerhaven verlassen. Mit ihr reisen die Amerikaner. Auf der Fahrt der BERLIN sind Meteorologen des Hamburger Seewetteramts an Bord. Sie warnen den Kapitän frühzeitig. Leusner lässt sein Schiff „orkanfest“ machen: Bullaugen werden mit Stahlblenden gesichert, Türen und Schränke verriegelt, Möbel befestigt und Schotten geschlossen.

Am 28. März 1959, dem Ostersonnabend des Jahres, trifft die BERLIN auf den seit Jahrzehnten stärksten Orkan auf dem Nordatlantik. Ausweichen kann das langsame Schiff mit seinen höchstens 16 Knoten nicht. Einen weniger gefährlichen Kurs gibt es auch nicht, denn das Unwetter betrifft ein riesiges Seegebiet.

Bereits am frühen Nachmittag überrollen schwere Brecher von fünf Metern Höhe das Vorschiff. Sie schlagen auf die Holzdeckel der drei vorderen Ladeluken. Luke I und II liegen auf dem Hauptdeck, Luke III ein Deck höher auf dem oberen Deck zwischen Vormast und Brücke.

Der Sturm nimmt noch zu. Am frühen Abend steht die BERLIN rund 700 Seemeilen nördlich der Azoren. Sie kommt jetzt in schwerstes Unwetter. Kapitän Leusner lässt die Maschinen drosseln und beidrehen. Stundenlang kämpft sich der Lloyd-Liner bei einer Windgeschwindigkeit von 160 km/h gegen 18 bis 20 Meter hohe Wellen



voran, die von mehreren Seiten gleichzeitig auf das Schiff einstürzen. Es ist das besondere Wetterpech der BERLIN, dass sie in das Zentrum eines Tiefdruck-Trogs rutscht. Der Orkan weht zunächst aus Südwest, später dreht er auf West und Westnordwest.

Der rund 20 Meter hohe Brecher kracht gegen die Bordwand, überspringt das Schanzkleid und überflutet das Vorschiff. Er beschädigt die Aufbauten und zerschlägt die Holzabdeckung einer Ladeluke.

Jetzt geht es um Leben und Tod. Keiner darf mehr an Deck. Die Ausgänge sind abgesperrt. Die Gefahr, vom Sturm weggerissen zu werden, ist zu groß. Nur Bordfotograf Herbert Hanke darf als einziger nach oben und hält seine Kamera der tobenden See entgegen. Mit einer Leine gesichert macht er spektakuläre Bilder.

Plötzlich geht eine heftige Erschütterung durchs Schiff: *Da knallte eine schwere Sturzsee auf das Vordeck. Es war wie ein Minentreffer im Krieg. Unser großer Dampfer schüttelte sich und bebte*, erinnert sich ein Besatzungsmitglied. *Wie ein gewaltiger Donner sei die Riesenwelle über die BERLIN hereingebrochen, vergleichbar einem Einschlag eines Torpedos mit anschließender Explosion,* meint ein anderer: Das Schiff erbebte bis zur Mastspitze.

Winschen und Wellenbrecher werden aus ihren Verankerungen gerissen, Teile der Reling und der Aufbauten verbogen, Decksaufgänge eingeknickt, Türen zertrümmert. Auf der Kommandobrücke zersplittern einige Scheiben.

Kurz danach kommt die Meldung*: „Wassereinbruch in Luke II“.* Der Leitende Offizier Ernst Hankiewicz eilt nach draußen. Das Bootsdeck steht gut einen halben Meter unter Wasser! Die Brecher haben den Scherstock, einen schweren Stahlträger, und zwei Komparts-Lukendeckel eingeschlagen. In der Zwischendecksluke steckt der vorderste Scherstock des Oberdecks, darunter eine stark verbogene Verschlusslatte, die normalerweise die oberste Persenning sichert. Überall liegen herumschlagende Fetzen und Teile der zertrümmerten Lukendeckel.

Einige Matrosen kümmern sich um den Schaden. Doch jetzt auf dem Vordeck zu arbeiten, hält Kapitän Leusner für lebensgefährlich. Er lässt die Seeleute unter Deck zurückkehren.

Kann die BERLIN seefähig bleiben, wenn ständig Wasser in die offene Luke läuft? Ihre Öffnung misst knapp fünf Meter im Quadrat. Luke II besteht aus dem Lukenschacht, dem Zwischendeck und dem Unterraum. Dort ist Platz für 16 amerikanische „Straßenkreuzer“ im Zwischendeck und für weitere zwölf im Unterraum.

Der Leitende Offizier schildert dem Kapitän, dass die Wassermassen durch die unteren Gänge fluteten und bereits bis zur Maschine gedrungen seien. Sein Urteil: *Die Lage des Schiffes kann gefährlich werden!* Er will Luke II abdichten, zumindest Lukendeckel und Scherstock wieder auflegen lassen. Das Material liege bereit. Mit ein paar Leuten könne man den Schaden zügig beseitigen.

Der Kapitän zögert, überwindet aber seine Bedenken, die Männer bei diesem Wetter erneut aufs Vorschiff zu schicken. 20 Besatzungsmitglieder erhalten gegen 20 Uhr den Auftrag, die offene Luke abzudecken und das in das Hauptdeck eingedrungene Wasser auszupumpen. Sie sollen vorsichtig sein, gibt Leusner ihnen mit auf den Weg. Hankiewicz geht mit auf das Vorschiff. Er glaubt, es seien zu viele Matrosen dort und will gerade einige Seeleute wieder unter Deck schicken, um sie nicht unnötig zu gefährden. Doch dazu kommt es nicht mehr.

In diesem Augenblick naht von Steuerbord ein mächtiger Querschläger. Er hat eine solche Wucht, dass er das Schiff um fast 30 Grad von seinem Kurs abbringt. Selbst der Rudergänger auf der Brücke verliert den Halt. In Sekunden ereignet sich das tragische Unglück: Die auf dem Vordeck arbeitenden Seeleute und der Leitende Offizier schwimmen zunächst in dem überkommenden Wasser.

Doch als sich die BERLIN auf die nächste Welle hebt, sind vier Matrosen verschwunden. Der tückische Brecher hat sie in die tosende See des Atlantiks gerissen. Zehn Matrosen sind zum Teil schwer verletzt. Der Schiffszimmermann liegt stöhnend 15 Meter von seinem bisherigen Platz entfernt an Deck. Gewaltige Wassermassen ergießen sich über die BERLIN. Erst ein „Voll voraus“-Manöver der Steuerbordmaschine bringt sie wieder in eine erträgliche Lage. Der Bootsmann landet ein Deck höher: Eine Riesenwelle hat ihn über Bord getragen, die nächste spült ihn wieder zurück aufs Schiff! Er kommt sofort ins Hospital. Er hat unglaubliches Glück gehabt - im Gegensatz zu seinen vier Kameraden.

Die toten Seeleute sind der 25jährige Matrose August Kammeier, der 19-jährige Herbert Schmidt, beide aus Bremerhaven, sowie der 37-jährige Matrose Friedel Lüdders aus Midlum, und der 18-jährige Helmut Engelke aus New York.

Dem Hamburger Abendblatt sagt ein fassungsloser Sprecher der Seeberufsgenossenschaft, es sei selbst bei einem Orkan absolut ungewöhnlich, dass Seeleute von Deck eines so großen Schiffes gespült würden. Aber es ist passiert. Kapitän Leusner informiert den Norddeutschen Lloyd in Bremen per Seefunktelegramm über den Unfall.

Wind und See kamen von der Seite, haushoch türmten sich die Wellen. Die See war so grob, dass unbedingt bald etwas geschehen musste. Das Schiff stampfte und rollte fürchterlich. Kapitän Leusner wollte die BERLIN nicht länger beigedreht liegen lassen, sondern über Backbordbug drehen, um sie mit dem Heck auf Wind und See zu legen.

Beinahe wären noch zwei weitere Matrosen ums Leben gekommen. Einer war von einem Wellenberg vom unteren auf das obere Deck gehoben worden. Der andere konnte sich nur dadurch retten, dass er sich mit letzter Kraft von außen an der Reling festklammerte, bis er gerettet wurde. Im Speisesaal waren Geschirr, Aschenbecher und Gläser zertrümmert, überall krachte, klirrte,

polterte und rauschte es. Stühle, Besteck, Suppen, Essensreste, Wasser, Blumen, Zucker und Kartoffeln lagen auf dem Teppich. Stühle und andere Gegenstände flogen von einer Ecke in die andere. Das Wasser schlug bis zur Kommandobrücke hoch.

Ein Teil der Mannschaft war in Passagierkabinen umgezogen, weil ihre Kammern unter Wasser standen. Manche hatten kein trockenes Kleidungsstück mehr im Spind.

Offen bleibt, woher das viele Wasser im Schiff kam. Luke II war bis zum Schottendeck wasserdicht, die wasserdichten Türen waren geschlossen.

Oberhalb des Schottendecks ließen sich die Zugänge zur Luke einigermaßen abdichten. Es hätte also nur Luke II voll Wasser laufen können. Das hätte die Stabilität der BERLIN zwar beeinträchtigt, aber nicht gefährdet. Die Wassermassen im Schiff mussten daher auch durch andere Öffnungen wie eingeschlagene Türen, Fenster oder Bullaugen eingedrungen sein. Der vorherrschende Eindruck, das Wasser sei nur durch die offene Luke ins Schiff gelangt, überzeugte nicht.

Die Besatzung arbeitete schon auf der Fahrt nach New York Tag und Nacht, um das Schiff mit Pumpen und Eimern zu lenzen, die vom Salzwasser durchtränkten Teppiche mit Frischwasser zu reinigen und das aufgeschwemmte Linoleum anzunageln.

An Deck war alles mit Tauen abgesperrt, weil ein Stück der Reling fehlte und man da sowieso nicht mehr sitzen konnte, da alle Bänke zerschlagen waren. Der Anlauf in Halifax fiel aus, weil die BERLIN schon 13 Tage unterwegs war.

Mit 30 Stunden Verspätung kam sie am Sonntag, dem 5. April 1959, in New York an. Sie hatte halbmast geflaggt. In New York wurde die BERLIN notdürftig repariert. Am 6. April 1959 begannt mit 498 Passagieren die Heimreise. Hätten die US-Behörden das Schiff als nicht seetüchtig eingestuft, hätte es nicht auslaufen dürfen.

Zehn Tage später, am 16. April, machte die BERLIN an der Columbuskaje fest. Lastwagen standen bereit, auf die alles verladen wurde, was vom Sturm zerstört und nicht mehr zu gebrauchen war. Arbeiter des Technischen Betriebs des Norddeutschen Lloyd taten alles, um die Orkanschäden an Bord schnell und professionell zu beseitigen.

Während sie noch arbeiteten, verhandelte das Seeamt bereits über den Unfall. Der Spruch des Seeamtes: *Die Schiffsführung trifft kein Verschulden an dem Tod der vier Seeleute. Die Maßnahmen des Kapitäns waren richtig. Insbesondere konnten bei dem orkanartigen Weststurm Rettungsmaßnahmen der über Bord gespülten Seeleute mit Aussicht auf Erfolg nicht eingeleitet werden*.

Der Bundesbeauftragte - in einer Seeamtsuntersuchung dem Staatsanwalt im Strafprozess vergleichbar - erklärte auf Grund der Aussagen des Leitenden Offiziers Ernst Hankiewicz, es habe unmittelbare Gefahr für das Schiff bestanden. Er billigte den Entschluss, die Luke sofort wieder abdichten zu lassen. Kapitän Fritz Leusner habe die Sicherheit der Besatzung im Auge gehabt, aber auch die Gefahren berücksichtigen müssen, die ein weiterer schwerer Brecher dem Schiff mit mehr als 500 Passagieren und der übrigen Besatzung hätte zufügen können.

Wie die Seeberufsgenossenschaft rügte auch das Seeamt die Reederei, weil sie die BERLIN mit Holzabdeckungen und Persenning auf den Luken fahren ließ. Allerdings hatte das Schiff die Erlaubnis der Seeberufsgenossenschaft und ein Zertifikat der Klassi-

fikationsgesellschaft „Bureau Veritas“. Damit war die Seetüchtigkeit der BERLIN amtlich bestätigt. Zwar gab es 1959 schon Lukenabdeckungen aus Stahl; eine behördliche Forderung auf Umrüstung bestand jedoch nicht. Sonst wäre sie durchgesetzt worden. Insofern überrascht die Kritik der Seeberufsgenossenschaft.

Ungerügt blieb die bewusste Desinformation der Öffentlichkeit durch den Norddeutschen Lloyd über die tödliche Gefahr, in der die BERLIN mit ihren Passagieren und ihrer Besatzung trotz aller Beteuerungen und Verniedlichungen tatsächlich geschwebt hatte. Der NDL spielte die Katastrophe herunter. Er teilte der Presse in Bremen mit: *Eine Gefahr für die Passagiere und das Schiff hat nicht bestanden*.

Das stellt die Wahrheit auf den Kopf. BILD übernimmt, was die Lloyd-Presseabteilung behauptet. Die außergewöhnlich gute See-Eigenschaft der BERLIN gewährleistete zu jeder Minute die volle Sicherheit der Passagiere. An Bord wussten alle, dass sie dem Tod ins Auge gesehen hatten.

Nie hat sich der Lloyd bei den Fahrgästen der Todesfahrt entschuldigt oder sein Bedauern über das ausgedrückt, was sie während des Orkans ertragen mussten. Der Sturm war juristisch höhere Gewalt, die Holzabdeckung der Luken als Auslöser der Katastrophe aber sicher nicht. Ihretwegen mussten Fahrgäste und Besatzung Todesängste ausstehen; viele wurden verletzt, teilweise sogar schwer.

Autor: Harald Focke